

OS MOLHES DE RIO GRANDE

- Construção e Projeção Econômica e Geopolítica

CLÁUDIO MOREIRA BENTO
Coronel (Ret^o)

De 15 a 18 de janeiro deste ano, em férias, visitei os molhes de Rio Grande e me convenci da enorme obra de engenharia ao serem construídos no início do século XX. Minha atenção para os referidos molhes já havia sido chamada por meu pai, que, menino, vivera na 4ª Seção da Barra, como já comentei em outro trabalho.

Das várias tentativas para obter dados sobre como eles foram construídos, recebi informações daquele que hoje considero o maior historiador da cidade de Pelotas, Flávio Azambuja Kremer, possuidor de notável Armazém Literário e Iconográfico sobre a História do Rio Grande do Sul e destacado acadêmico da Academia Canguçuense de História. Também obtive dados do jornalista Alan Bastos, assessor de Imprensa do porto do Rio Grande, dados esses que sintetizei e complementei.

Em 1881 a situação da barra ficou crítica, limitada a embarcações de 2 metros de calado.

Em 1883, comissão chefiada pelo engenheiro Honório Bicalho, diretor de Obras Públicas do Estado, apresentou o projeto dos molhes convergentes para abrigar um canal de 8 a 9 metros de fundo. Segundo o Comandante Paulo de Paula Messiano, que foi capitão dos portos em Rio Grande, "o projeto do brasileiro Honório Bicalho adotou a solução de molhes convergentes e não paralelos, como preconizavam outros projetos". Messiano revela que esse projeto de convergência dos molhes aumentava o fluxo das marés, proporcionando, assim, dragagens naturais.

Foi naquela época, de 1889 a 1904, que meu avô, o Coronel Genes Gentil Bento (que viria a ser intendente de Canguçu no período de 1905 a 1917 e chefe de Polícia e secretário do Presidente do Estado de 1917 a 1922), trabalhou nesse projeto. Ali viveu meu pai, de 1 a 14 anos de idade, Conrado Ernani Bento, futuro prefeito de Canguçu de 1931 a 1937 e de 1951 a 1954, sendo este último período

na época em que cursei a Escola Preparatória de Cadetes de Porto Alegre e a Academia Militar das Agulhas Negras. E dessas lembranças da barra ele sempre me falava.

Em 1908 foi contratado o engenheiro norte-americano Elmer Lawrence Corthell para a construção dos molhes, conforme o projeto do engenheiro Honório Bicalho. Corthell conseguiu mobilizar capitais para formar a *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*, para a qual foi transferido o contrato de execução, mas com responsabilidade do citado engenheiro norte-americano. A assinatura do contrato data de 22 de julho de 1908. Mais tarde ele foi dispensado desta responsabilidade, que passou à *Compagnie Française*, que contratou a execução com a *Société General de Construcion de Paris*. Esta, por sua vez, subcontratou as obras com três grandes firmas: Dayde & Pillé, Fougérote Frères e Groselher.

Em minhas pesquisas encontrei informações variadas sobre o assunto, sendo algumas das mais objetivas fornecidas pelo Serviço de Relações Públicas do Porto do Rio Grande.

Concluí que os molhes do Rio Grande se constituíram um sonho desde 1885, visando, como quebra-mar, aprofundar o canal que chegara próximo à marca de 2 metros, bem como deter os bancos de areia.

Sua construção efetiva, a cargo da *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*, foi levada a cabo de 1908 a 1915, consumindo granito extraído de Monte Bonito, em Pelotas, e do atual município de Capão do Leão.

O molhe de Rio Grande, ou molhe Oeste, foi construído com 4.012 metros, dos quais 370 metros submersos arrasados na cota (-3,0). O molhe de São José do Norte, ou molhe Leste, consumiu 1.852.700 toneladas, e o de Rio Grande, 1.537.100 toneladas. Houve um consumo de 826.300 toneladas além do previsto. O molhe de São

José do Norte foi construído com 4.300 metros, com um molhe submerso arrasado também na cota (-3,0) com 288 metros.

O primeiro navio a transpor a barra foi o Navio-Escola *Benjamin Constant*, com calado de 6,25 metros, em 1º de março de 1915, no 45º aniversário do término da Guerra do Paraguai. Decorridos 13 dias, em 13 de março, o *Benjamin Constant*, calando 6,40 metros, saiu a barra sem novidade.

A construção dos molhes visava assegurar passagem franca para navios de até 6 metros de calado.

Em 15 de novembro de 1915, no 26º aniversário da proclamação da República, foram inaugurados 500 metros do Porto Novo. Foram monumentais para a época as obras de construção de seu cais e a dragagem de 8.000.000 m³ de seu canal de acesso, que atingiu 10,40 metros de fundo.

O cais foi construído com uso de blocos de concreto de 60 a 70 toneladas, e o aterro a oeste do porto possuía uma área de 200 hectares. Nessas obras trabalharam cerca de 4 mil operários.

A infra-estrutura para a construção dos molhes foi notável para a época. Ela compreendia vias férreas, como a de Capão do Leão, direto à base do Molhe Oeste, e a linha de Monte Bonito, até o trapiche da Boca do Arroio Pelotas, no São Gonçalo. Dali, via fluvial e lacustre, as pedras eram transportadas em balsas até o trapiche do Cocuruto, no molhe Leste, em São José do Norte.

As pedras extraídas eram colocadas nas pranchas ferroviárias, em caixas de ferro com capacidade para 20 toneladas, e pousadas nas plataformas ferroviárias por potentes guindastes.

Nos trapiches da Boca do Arroio existia potente transbordador elétrico que descarregava as caixas cheias de pedras e as colocava em balsas de 75 metros, com capacidades para 24 caixas (cerca de 480 toneladas). E assim também operavam o transbordador

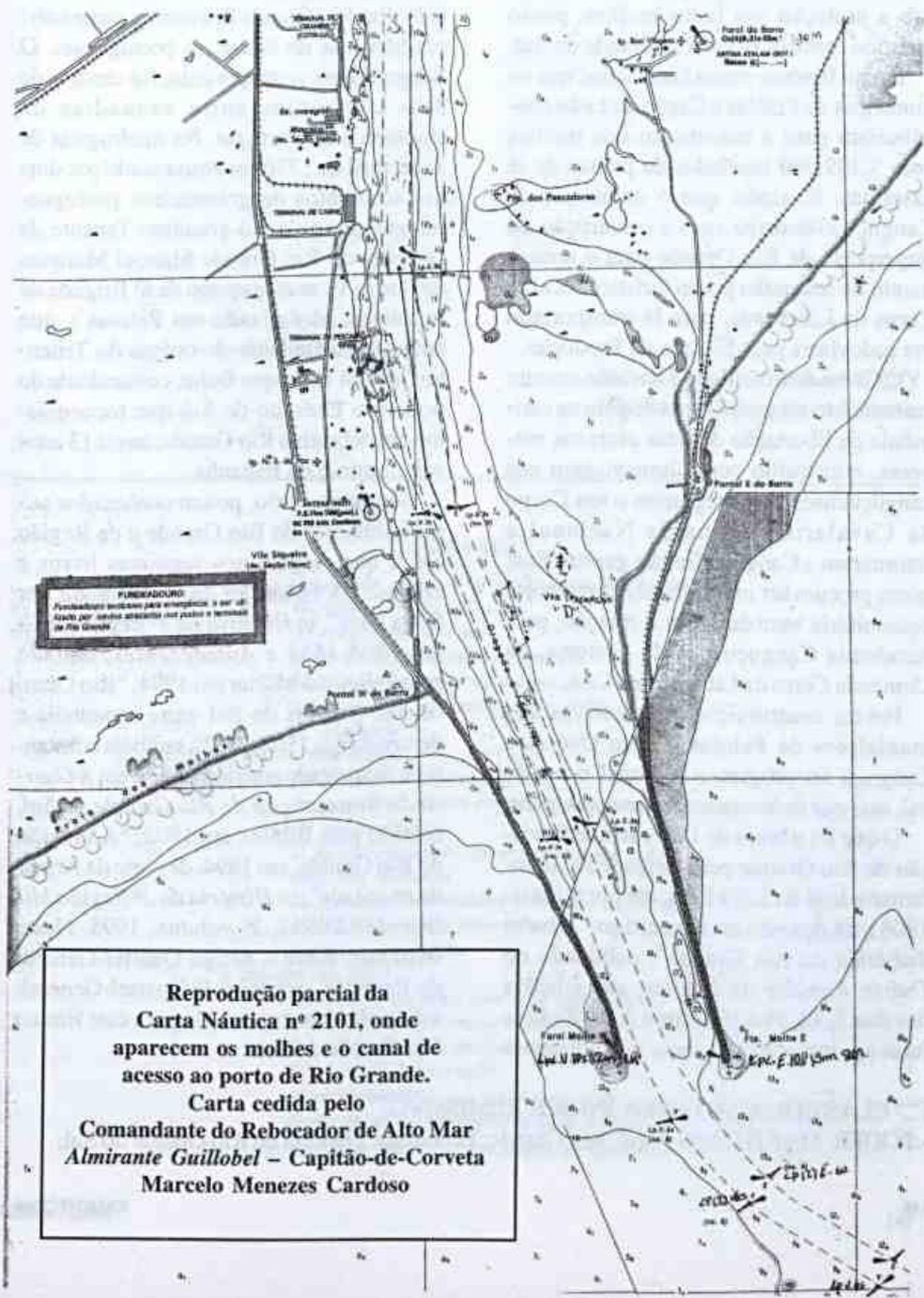
do Cocuruto de São José do Norte e o outro na base do molhe de Rio Grande.

Nos molhes, as caixas eram manobradas por guindastes, com raio de 30 metros, para descarga das pedras.

Os molhes, na sua parte final, guardam uma distância de 725 metros. (Ver carta 2101)

Em 1919, finda a Primeira Guerra Mundial, a União encampou esta monumental obra de engenharia, transferindo-a para o Estado.

Imagine-se a grande repercussão estratégica e geopolítica desta obra que domou a barra diabólica, dando razão ao tribuno Gaspar Silveira Martins, que afirmava aos



Reprodução parcial da
Carta Náutica nº 2101, onde
aparecem os molhes e o canal de
acesso ao porto de Rio Grande.

Carta cedida pelo
Comandante do Rebocador de Alto Mar
Almirante Guillobel - Capitão-de-Corveta
Marcelo Menezes Cardoso

que diziam ser os molhes obra impossível: "A barra não tem querer!". Antes dos molhes, durante cerca de 180 anos "a barra diabólica de Rio Grande" fora um grande entrave ao progresso do Rio Grande do Sul. Hoje, Rio Grande se projeta no futuro do Mercosul com o Superporto, construído sob a proteção dos belos molhes, ponto turístico expressivo do Rio Grande do Sul.

E aqui lembro, como historiador, que os municípios de Pelotas e Capão do Leão contribuíram para a construção dos molhes com 3.389.000 toneladas de pedras de lá extraídas. E, ainda, que o município de Canguçu concorreu com a construção do Superporto de Rio Grande com o arrasamento de seu então ponto turístico local, o Cerro da Liberdade, para lá transportado via rodoviária pela Estrada de Produção.

O Cerro da Liberdade é um monumento comunitário municipal com origem na cerimônia de libertação de duas escravas menores, construído como homenagem aos canguçuenses que integraram o seu Corpo de Cavalaria da Guarda Nacional e retornaram a Canguçu finda a guerra. Esse nome procura ser imortalizado na memória comunitária também com a criação, pela Academia Canguçuense de História, da Comenda Cerro da Liberdade.

Foram contribuições expressivas dos municípios de Pelotas, Pedro Osório e Canguçu ao progresso regional e nacional, mas que deformaram as suas paisagens.

O que foi a barra de 1737, ano de fundação de Rio Grande pelo Brigadeiro de Infantaria José da Silva Paes, até por volta de 1908 está descrito no meu artigo "A barra diabólica do Rio Grande", publicado no *Diário Popular* de Pelotas, nas edições dos dias 5, 12, 19 e 26 de abril de 1970. Já as lutas em torno de sua posse por portu-
 ges e espanhóis foram resgatadas no livro *A Guerra da Restauração* (da Vila do Rio Grande), publicado pela Biblioteca do Exército em 1992, também de minha autoria.

O Sangradouro da Lagoa dos Patos chegou a ser artilhado, de 1763 a 1776, em ambas as margens, com cinco fortes de cada lado. Em Rio Grande ficavam os espanhóis; em São José do Norte, os portugueses. O Sangradouro, neste período, foi cenário de dois confrontos entre esquadras da Espanha e de Portugal. Na madrugada de 1º de abril de 1776 foi atravessado por dois destacamentos de granadeiros portugueses guiados pelo rio-grandino Tenente de Dragões do Rio Grande Manoel Marques de Souza 1º, atual patrono da 8ª Brigada de Infantaria Motorizada em Pelotas e que então era o ajudante-de-ordens do Tenente-General Henrique Bohn, comandante do poderoso Exército do Sul que reconquistou em definitivo Rio Grande, havia 13 anos sob domínio da Espanha.

São fatos, creio, pouco conhecidos pelos habitantes do Rio Grande e da Região Sul e que resgato nos seguintes livros e artigos: "A fundação do Rio Grande por Silva Paes", in *História da 3ª Região Militar 1808-1883 e Antecedentes*, editado pela 3ª Região Militar em 1994; "Rio Grande nas Guerras do Sul entre espanhóis e descendentes 1763-1777", também constante do livro citado anteriormente e em *A Guerra da Restauração do Rio Grande do Sul*, editado pela Bibliex em 1992; "A invasão do Rio Grande, em 1894, de parte da Armada revoltada", in *História da 3ª Região Militar 1883-1953*, 2º volume, 1995. Neste livro falo sobre o antigo Quartel-General do Exército, que foi o 1º Quartel-General, especialmente construído para este fim no Rio Grande do Sul.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
 <PODER MARÍTIMO> Porto; Rio Grande; Economia; História do Rio Grande do Sul;